

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: Syogo HAYASHI et al.

Title: SUPPORT APPARATUS FOR STEERING COLUMN

Appl. No.: Unassigned

Filing Date: **DEC 12 2003**

Examiner: Unassigned

Art Unit: Unassigned

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents
PO Box 1450
Alexandria, Virginia 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application filed in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of said original foreign application:

- JAPAN Patent Application No. 2002-372751 filed 12/24/2002.

Respectfully submitted,

Date DEC 12 2003

By Richard L. Schwaab

FOLEY & LARDNER
Customer Number: 22428
Telephone: (202) 672-5414
Facsimile: (202) 672-5399

Richard L. Schwaab
Attorney for Applicant
Registration No. 25,479

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日 Date of Application: 2002年12月24日

出願番号 Application Number: 特願2002-372751

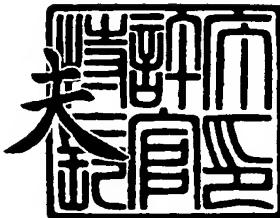
[ST. 10/C]: [JP2002-372751]

出願人 Applicant(s): 富士機工株式会社

2003年11月17日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康



()

【書類名】 特許願

【整理番号】 FJPA2-003

【提出日】 平成14年12月24日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B62D 1/19

【発明者】

【住所又は居所】 静岡県湖西市鷺津2028番地 富士機工株式会社内

【氏名】 林 省吾

【発明者】

【住所又は居所】 アメリカ合衆国 ミシガン州 コールドウォーター市
オークデール通 65番地

【氏名】 栗田 晴英

【特許出願人】

【識別番号】 000237307

【住所又は居所】 静岡県湖西市鷺津2028番地

【氏名又は名称】 富士機工株式会社

【代表者】 小松 一成

【代理人】

【識別番号】 100062199

【住所又は居所】 東京都中央区明石町1番29号 捷済会ビル 志賀内外
国特許事務所

【弁理士】

【氏名又は名称】 志賀 富士弥

【電話番号】 03-3545-2251

【選任した代理人】

【識別番号】 100096459

【弁理士】

【氏名又は名称】 橋本 剛

【選任した代理人】

【識別番号】 100086232

【弁理士】

【氏名又は名称】 小林 博通

【選任した代理人】

【識別番号】 100092613

【弁理士】

【氏名又は名称】 富岡 潔

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 010607

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 ステアリングコラムの支持装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 車体にアッパープラケットとロアープラケットを介して取り付けられたステアリングコラムのロアーハウジングと、前記各プラケットとロアーハウジングとの間に設けられて、車両の衝突時に前記ロアーハウジングを前記各プラケットから前方へスライドさせて離脱させる離脱機構とを備えたステアリングコラムの支持装置において、

前記ロアーハウジングのロアープラケットからの離脱機構は、前記ロアープラケットに貫通形成されて、前記ロアーハウジングの先端部が前方へ抜け出し可能な貫通孔と、前記ロアープラケットに前記ロアーハウジングを係合させ、前記ステアリングコラムに前方への所定の荷重が作用した際に前記係合を解除させる係脱手段と、前記ロアープラケットの貫通孔の前方位置に設けられて、前記ロアーハウジングが前記貫通孔から抜け出した際に、該ロアーハウジングの下面を前方軸方向に沿って摺動案内するガイド部材とを備えたことを特徴とするステアリングコラムの支持装置。

【請求項 2】 前記貫通孔の左右方向の内径を上下方向の内径よりも大きく設定する一方、前記ロアーハウジングの先端部に設けられた係脱手段の係合部の左右方向の幅を前記貫通孔の上下方向の内径よりも小さいか、あるいは等しく設定し、前記ロアーハウジング側の係合部をロアープラケット側の前記係脱手段の係止部に係合させる際に、前記ロアーハウジング側の係合部を軸線中心に左右いずれか一方に回転させて傾けながら前記貫通孔に挿通し、貫通孔を通過した後にロアーハウジングを正規位置にもどした状態で手前に引くことによって係合部を係止部に係合させるようにしたことを特徴とする請求項 1 に記載のステアリングコラムの支持装置。

【請求項 3】 前記ガイド部材を低摩擦材によって形成したことを特徴とする請求項 1 または 2 に記載のステアリングコラムの支持装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、ステアリングコラムの支持装置に関し、とりわけ、車両の衝突時に乗員の衝突力によってステアリングコラムが前方移動する際におけるステアリングホイール側の不用意な跳ね上がりを防止する支持装置に関する。

【0002】**【従来の技術】**

周知のように、自動車の衝突事故による運転乗員の二次衝突事故を防止するために、ステアリングコラムにおける種々の支持装置が開発されており、その一つとして、以下の特許文献1に記載された支持装置が知られている。

【0003】

概略を説明すれば、この支持装置は、一端側にステアリングホイールが取り付けられたステアリングコラムと、該ステアリングコラムをその軸方向に離間した上部及び下部の2点でそれぞれ軸支する上部支持構造部及び下部支持構造部と、ステアリングホイールに装備されたエアバックとを備え、上部支持構造部及び下部支持構造部のステアリングコラムに対する係止状態を、いずれもエアバックの作動時にステアリングコラムの受けるエアバック膨出反力によってステアリングコラムを他端側へ離脱するように形成されている。

【0004】

これによって、ステアリングコラム側での衝撃吸収をエアバックによる衝撃吸収と適切に協働せるようにしつつ、低成本で確実な衝撃吸収を行うようにしたものである。

【0005】**【特許文献1】**

特開平11-115770号公報

【0006】**【発明が解決しようとする課題】**

しかしながら、前記従来の支持装置にあっては、エアバックの作動時にステアリングコラムの受けるエアバック膨出反力によって、上部支持構造部と下部支持構造部による係止状態が解除されてステアリングコラムを他端側へ離脱するよう

に形成されているが、ステアリングコラムは、下部支持構造部側において単に他端部側へ離脱されるだけで、その離脱方向が規制されていない。つまり、離脱後におけるステアリングコラムの下部側は少なくとも上下方向の移動位置が規制されていない。

【0007】

このため、前記エアバック膨出反力が作用してステアリングコラムが他端側へ移動した際に、該ステアリングコラムの一端側が乗員のエアバックへの衝突反力によって上方へ跳ね上がってしまうおそれがある。

【0008】

この結果、エアバック自体もステアリングホイールを介して上方へ跳ね上がり、乗員がエアバックに対する適正な当接位置から外れてしまうおそれがある。

【0009】

【課題を解決するための手段】

本発明は、前記従来のステアリングコラムの支持装置の技術的課題に鑑みて案出されたもので、請求項1に記載の発明は、車体にアップーブラケットとロアーブラケットを介して取り付けられたステアリングコラムのロアーハウジングと、前記各ブラケットとステアリングコラムとの間に設けられて、車両の衝突時に前記各ブラケットからロアーハウジングを前方へスライドさせて離脱させる離脱機構とを備えたステアリングコラムの支持装置において、前記ロアーハウジングのロアーブラケットからの離脱機構は、前記ロアーブラケットに貫通形成されて、前記ロアーハウジングの先端部が前方へ抜け出し可能な貫通孔と、前記ロアーブラケットに前記ロアーハウジングを係合させ、前記ステアリングコラムに前方への所定の荷重が作用した際に前記係合を解除させる係脱手段と、前記ロアーブラケットの貫通孔の前方位置に設けられて、前記ロアーハウジングが前記貫通孔から抜け出した際に、該ロアーハウジングの下面を前方軸方向に沿って摺動案内するガイド部材とを備えたことを特徴としている。

【0010】

したがって、この発明によれば、車両の衝突によってエアバックが作動してその衝撃反力によってステアリングコラムのアップーハウジングとロアーハウジン

グが各アーバラケットとロアーバラケットから離脱して前方へ移動した際、つまり前記ロアーハウジングが貫通孔内を通過した際に、その下面がガイド部材によって軸方向に沿って摺動案内される。このため、ロアーハウジングは、前記貫通孔の上側孔縁とガイド部材とによりその過度な上下動が規制され、特に下方への倒れ（傾き）が規制される。このため、ステアリングコラムのステアリングホイール側の一端部の跳ね上げが防止される。

【0011】

請求項2に記載の発明は、前記貫通孔の左右方向の内径を上下方向の内径よりも大きく設定する一方、前記ロアーハウジングの先端部に設けられた係脱手段の係合部の左右方向の幅を前記貫通孔の上下方向の内径よりも小さいか、あるいは等しく設定し、前記ロアーハウジング側の係合部をロアーバラケット側の前記係脱手段の係止部に係合させる際に、前記ロアーハウジング側の係合部を軸線中心に左右いずれか一方に回転させて傾けながら前記貫通孔に挿通し、貫通孔を通過した後にロアーハウジングを正規位置に戻した状態で手前に引くことによって係合部を係止部に係合させるようにしたことを特徴としている。

【0012】

したがって、この発明によれば、貫通孔の特に上下方向の内径を可及的に小さくすることが可能になることから、前記ガイド部材と相俟ってロアーハウジングの外周面と貫通孔内周縁及びガイド部材の内周面との間の隙間を十分に小さくすることができる。したがって、ステアリングコラムのロアーハウジングの下方への傾きをさらに効果的に規制することができ、ほぼ軸方向に沿った移動案内をすることができる。

【0013】

請求項3に記載の発明は、前記ガイド部材を低摩擦材によって形成したことを特徴としている。

【0014】

この発明によれば、前述のように、ステアリングコラムが前方軸方向へ移動した際に、ロアーハウジングはその下面が低摩擦材である例えば合成樹脂材のガイド部材によって案内されることからステアリングコラムを前方へ円滑に移動させ

ることが可能になる。

【0015】

【発明の実施の形態】

以下、本発明に係るステアリングコラムの支持装置の実施形態を図面に基づいて詳述する。なお、この実施形態では、チルト式ステアリングコラムに適用したものである。

【0016】

まず、ステアリング装置全体の構造を図3及び図4に基づいて概説すれば、ステアリングコラム1の一端側に取り付けられて、中央に図外のエアバック装置が設けられたステアリングホイール2と、前記ステアリングコラム1のジャケットチューブ3内に挿通配置されたステアリングシャフト4と、ステアリングコラム1の前後ほぼ中央位置に設けられたチルト機構5と、前記ステアリングコラム1の上部前後位置に設けられた支持装置6とを備えている。

【0017】

前記ステアリングコラム1は、ジャケットチューブ3がアルミ合金材によって形成され、ステアリングホイール2側のアッパーハウジング3aと、その反対側である前端部側のロアーハウジング3bとを有している。ロアーハウジング3bは、その前後位置が支持装置6により車体側に固定され、このロアーハウジング3bのステアリングホイール2側にアッパーハウジング3aの前端側がチルト支点Aで上下方向に揺動可能に支持されている。

【0018】

前記ステアリングシャフト4は、アッパーハウジング3aから突出したアッパーシャフト4aの一端部に前記ステアリングホイール2が取り付けられていると共に、アッパーハウジング3aに回転可能に支持されており、このアッパーシャフト4aの他端部に自在継手59を介してロアーシャフト4bの一端部が連結されると共に、このロアーシャフト4bはロアーハウジング3bに回動可能に支持されており、ロアーハウジング3bから突出したロアーシャフト4bの他端部が図外の減速機構に連係している。

【0019】

前記チルト機構5は、アッパーハウジング3aの前端側下面に固定された固定ツース51と、この固定ツース51に設けられたチルト支点Aを中心とする円弧状歯部に係脱可能な円弧状歯部を有してロアーハウジング3bの一端側に回動可能に支持された可動ツース52と、この可動ツース52を前記固定ツース51に對して係脱させるロックレバー53と、このロックレバー53と連係するチルトレバー5bとから構成されている。

【0020】

前記支持装置6は、チルト機構5近傍の前記ロアーハウジング3bの上端部に一体に設けられて、支持プレート11を介して車体に固定されるアッパークラケット7と、前記ロアーハウジング3bの前端部に設けられて同じく車体に固定される平板を折り曲げて形成したロアーブラケット8と、前記ロアーハウジング3bとロアーブラケット8との間、及び支持プレート11とアッパークラケット7との間に設けられて、車両の衝突時に前記ロアーブラケット8及び支持プレートからロアーハウジング3bを前方へスライドさせて離脱させる第1、第2離脱機構9、10とから構成されている。

【0021】

前記アッパークラケット7は、前記ロアーハウジング3bに一体的に設けられ、左右一対の支持片7a、7aを有し、この各支持片7a、7aの後端部に、ステアリングホイール2方向へ開口形成されたほぼU字形状の支持溝（図示せず）が形成されている。また、前記各支持溝の周縁に、各支持プレート11、11が小径な合成樹脂製のピン12を介してそれぞれ3点支持されており、この支持プレート11、11に、車体に固定されるボルトの挿通孔11a、11aが車体前後方向に沿って長孔状に形成されている。

【0022】

そして、前記支持片7a、7aと支持溝及び支持プレート11、11によって前記第1離脱機構9が構成されており、ステアリングコラム1に前方へ所定以上の荷重が掛かると、ロアーハウジング3bと一体でアッパークラケット7が前方へ移動する力が作用し、車体に固定された各支持プレート11、11から抜け出す方向に力が作用して各ピン12が剪断方向から切斷され、該各支持プレート1

1, 11から支持片7a、7aが離脱し、これによってステアリングコラム1全体が前方へ移動するようになっている。

【0023】

一方、前記ロアーブラケット8は、図1及び図2に示すように、ほぼ逆L字形状に折曲形成され、左右両側に車体に固定されるボルトを挿通するボルト挿通孔13a、13aが穿設されたほぼ水平な上片部13と、該上片部13の先端ほぼ中央位置から下方へほぼ垂直に折曲された支持片部14とから主として構成されている。

【0024】

前記上片部13は、前端のほぼ中央位置に前端側が開口した平面ほぼ矩形状の支持溝15が形成されていると共に、後端縁のほぼ中央位置に傾斜状に立ち上がったほぼ台形状の案内片13bが一体に設けられている。前記支持溝15は、その両側縁15a、15bが後述する係合部18が係合する係止部として構成されている。

【0025】

また、前記支持片部14は、図5にも示すように、ほぼ中央位置に前記支持溝15と連続するほぼ矩形状の貫通孔16が形成されていると共に、該貫通孔16の下部孔縁のほぼ中央位置に、前方へほぼ水平に折曲された舌片状の保持部17が一体に設けられている。前記貫通孔16は、図5に示すように両側縁16c、16cの上端部に小さな第1凹部16a、16aが形成されていると共に、両側縁16c、16cの下端部にほぼ円弧状の第2凹部16b、16bが形成されている。

【0026】

また、前記ロアーハウジング3bの先端部には、図1、図2及び図5に示すように、前記支持溝15の左右側縁15a、15bと協同して係脱手段を構成する係合部18が一体に成形されている。

【0027】

この係合部18は、前記ステアリングシャフト4の他端部4bが内部を貫通して先端側から突出していると共に、平面ほぼ矩形ブロック状の上端部18aの両

側部には前記支持溝15の両側縁15a、15bに前方から後方へスライドして係合する係合溝18b、18cがほぼ水平に沿って形成されている。また、係合部18は、下面18dが円弧状に形成され、この下面18dの中央に突起部18eが一体に設けられている一方、前記上端部18aの上面両側には、前記支持溝15の両側部にそれぞれ形成された各2つのピン孔15cに対応して図外の小径なピンを挿通させる各ピン孔18fが穿設されており、前記4本のピン20によって係合部18をロアーブラケット8に固定するようになっている。

【0028】

また、前記ロアーブラケット8の保持部17には、前記ロアーハウジング3bの前端部、つまり係合部18が前記貫通孔16から前方へ抜け出した際に、該係合部18の下面18dを前方軸方向に沿って摺動案内するガイド部材19が取り付けられている。

【0029】

このガイド部材19は、低摩擦材である合成樹脂材によって前記保持部17の形状および貫通孔16の下端縁及び両側縁16c、16cに沿ってほぼU字形状に折曲形成され、下端中央に形成されて、前記保持部17の外周上方から嵌合する横断面ほぼコ字形状の嵌合部19aと、該嵌合部19aの円周方向のほぼ中央位置に一体に形成されて前方へ突出したガイド片19bとから構成されている。

【0030】

そして、前記貫通孔16や、係脱手段である支持溝15の両側縁15a、15b及び係合部18と、ガイド部材19によって第2離脱機構10が構成されて、ステアリングコラム1に前方へ所定以上の荷重が掛かると、ロアーハウジング3aの係合部18に両側縁15a、15bからの抜け出し力が作用して各ピン40が剪断方向から切断され、該係合部18がロアーブラケット8から前方へ離脱し、これによって、前記第1離脱機構9と共同してステアリングコラム1全体が前方へ移動するようになっている。

【0031】

また、前記貫通孔16や係合部18の内外径などは、図1及び図2に示す関係に設定されている。すなわち、貫通孔16の上下方向の内径h3は、係合部18

の下端縁から係合溝18bの下端縁までの高さh1よりも大きいか等しく、係合部18の横幅W1よりも大きいか等しい大きさに設定されている。また、前記係合部18の横幅W1は、ロアーハウジング3bの高さh4より大きいか等しい大きさに設定されている ($h1 \leq h3 \geq W1 \geq h4$)。また、係合部18の全体の高さh2は、前記貫通孔16の横幅W2と等しいか僅かに小さい大きさに設定されている ($h2 \geq W2$)。

【0032】

この各部の大きさの関係から、後述するように、係合部18をロアーブラケット8に取り付け作業がやや煩雑になるが、貫通孔16の内周縁に対する係合部18の外周面との間の隙間、特に貫通孔16の下端縁となるガイド部材19のガイド片19bの上面と係合部18の下面18fとの間の隙間を可及的に小さく設定することができると共に、部品点数を大幅に削減できるようになっている。

【0033】

以下、本実施形態の作用を説明する。まず、ロアーハウジング3bをロアーブラケット8に取り付ける手順を図1、図2、図5～図12に基づいて説明する。

【0034】

すなわち、図1及び図2に示すように、ロアーハウジング3bとロアーブラケット8及びガイド部材19がそれぞれ分離している状態からそれらを組み付けるには、最初に、ロアーハウジング3bの係合部18を正規の姿勢では貫通孔16に嵌入させることができないので、90度傾けるようにして係合部18を貫通孔16を通過させるか、または図5に示すように、矢印方向に回転させて傾けて、係合部18の上端部18aの一端縁を支持溝15内に嵌入すると共に、他端縁を第1凹部16aを利用して通過させると共に、突起部18eを第2凹部16bを利用して通過させる。これによって、係合部18全体が貫通孔16内に嵌挿させることができ、図6及び図7に示すように、完全に嵌入した時点で係合部18を正規の姿勢に回転させて戻す。

【0035】

その後、図8及び図9に示すように、係合部18側を若干持ち上げながら、各係合溝18b、18cに支持溝15の両側縁15a、15bを合致させ、そのま

まロアーハウジング3bを引き戻しすと、各係合溝18b、18cが両側縁15a、15bにスライドしながら係合する。次に各ピン20によって係合部18をロアーブラケット8に固定する。

【0036】

続いて、図10及び図11に示すように、ガイド部材19を保持部17及び貫通孔16の両側縁16c、16cに上方から嵌着固定することによって構成部材の組付作業が完了する。なお、ガイド部材19の両側縁16c、16cには、第1凹部16aに係合する突部が設けられており、ガイド部材19の外れを防止するようになっている。

【0037】

そして、この状態では、図12に示すように係合部18の突起部18eとガイド部材19のガイド片19bの上面との間の隙間Cが可及的に小さくなる。係合部18と貫通孔16の両側縁16cとの隙間は、ガイド部材19の嵌合部19aにより小さくできる。さらに、図12に示すように、ロアーハウジング3aの両側面に突起部18eと同様の突起部18g、18gを設けるようにしてもよい。

【0038】

したがって、この実施形態によれば、車両の衝突によってエアバックが作動してその衝撃反力によって、ステアリングコラム1のロアーハウジング3bが、前記第1、第2離脱機構9、10を介して各支持プレート11とロアーブラケット8から離脱して前方へ移動した際、つまり前記係合部18が貫通孔16内を通過した際に、その下面18dの突起部18eがガイド部材19のガイド片19bの上面に摺動案内されながら前方軸方向に移動する。このため、係合部18及びロアーハウジング3bは、前記ガイド部材19とによって過度な下方への倒れ（傾き）が規制される。このため、ステアリングコラム1のステアリングホイール2側の一端部の不用意な跳ね上げが防止される。

【0039】

この結果、最小限の部品点数で離脱機構を設けることができると共に、乗員をエアバックに対して適正な位置に当接させることができ、安全性をさらに向上できる。

【0040】

また、前述のように、貫通孔16の特に上下方向の内径を可及的に小さくすることが可能になることから、前記ガイド部材19と相俟って係合部18の外周面と貫通孔16の内周面及びガイド部材19のガイド片19b上面との間の隙間を十分に小さくすることが可能になる。したがって、前方移動時における前記ステアリングコラム1のロアーハウジング3bの上下動の発生をさらに効果的に規制することができ、ほぼ軸方向に沿って移動案内することができる。

【0041】

さらに、前記ガイド部材19を低摩擦材の合成樹脂材によって形成したことから、前述のように、ステアリングコラム1が前方軸方向へ移動した際に、係合部18はその下面18dがガイド片19bの上面によって円滑に案内されることから、ステアリングコラム1全体の前方へのスムーズな移動性を確保できる。

【0042】

【発明の効果】

以上の説明で明らかかなように、請求項1に記載の発明によれば、車両の衝突時などにおいてステアリングコラムの前方移動時においてガイド部材によってロアーハウジングの下方への倒れ（傾き）を規制することができる。このため、ステアリングコラムのステアリングホイール側の一端部の不意な跳ね上げが防止される。この結果、乗員をエアバックに対して適正な位置に当接させることができなり、安全性をさらに向上できる。

【0043】

請求項2に記載の発明によれば、係合部の外周面と貫通孔の内周面及びガイド部材との間の隙間を十分に小さくすることが可能になる。したがって、前方移動時における前記ステアリングコラムのロアーハウジングの上下動の発生をさらに効果的に規制することができ、ほぼ軸方向に沿って移動案内することができる。

【0044】

請求項3に記載の発明によれば、ガイド部材を低摩擦材の合成樹脂材によって形成したことから、前述のように、ステアリングコラムが前方軸方向へ移動した際に、該ステアリングコラム全体の前方へのスムーズな移動性を確保できる。

【図面の簡単な説明】**【図 1】**

本発明のステアリングコラムの支持装置の実施形態に供されるロアーハウジング側の各構成部品を組み付ける最初の工程を示す平面図である。

【図 2】

同各構成部品を組み付ける最初の工程を一部断面して示す側面図である。

【図 3】

本実施形態のステアリングコラムの支持装置の全体平面図である。

【図 4】

同ステアリングコラムの支持装置の全体側面図である。

【図 5】

本実施形態におけるロアーハウジングをロアーブラケットに組み付ける次工程を示す正面図である。

【図 6】

同ロアーハウジングをロアーブラケットに組み付ける次工程を示す平面図である。

【図 7】

同組み付ける次工程を一部断面して示す側面図である。

【図 8】

ロアーハウジングをロアーブラケットに組み付ける次工程を示す平面図である。

。

【図 9】

同組み付ける次工程を一部断面して示す側面図である。

【図 10】

ロアーハウジングのロアーブラケットに対する組み付けを完了した状態を示す平面図である。

【図 11】

同組み付けを完了した状態を一部断面して示す側面図である。

【図 12】

同組み付けを完了した状態を示す正面図である。

【符号の説明】

1 …ステアリングコラム

2 …ステアリングホイール

3 …チューブジャケット

3 a …アッパーハウジング

3 b …ロアーハウジング

4 …ステアリングシャフト

6 …支持装置

7 …アッパーブラケット

8 …ロアーブラケット

9・10 …第1、第2離脱機構

15 …支持溝

15 a、15 b …両側縁

16 …貫通孔

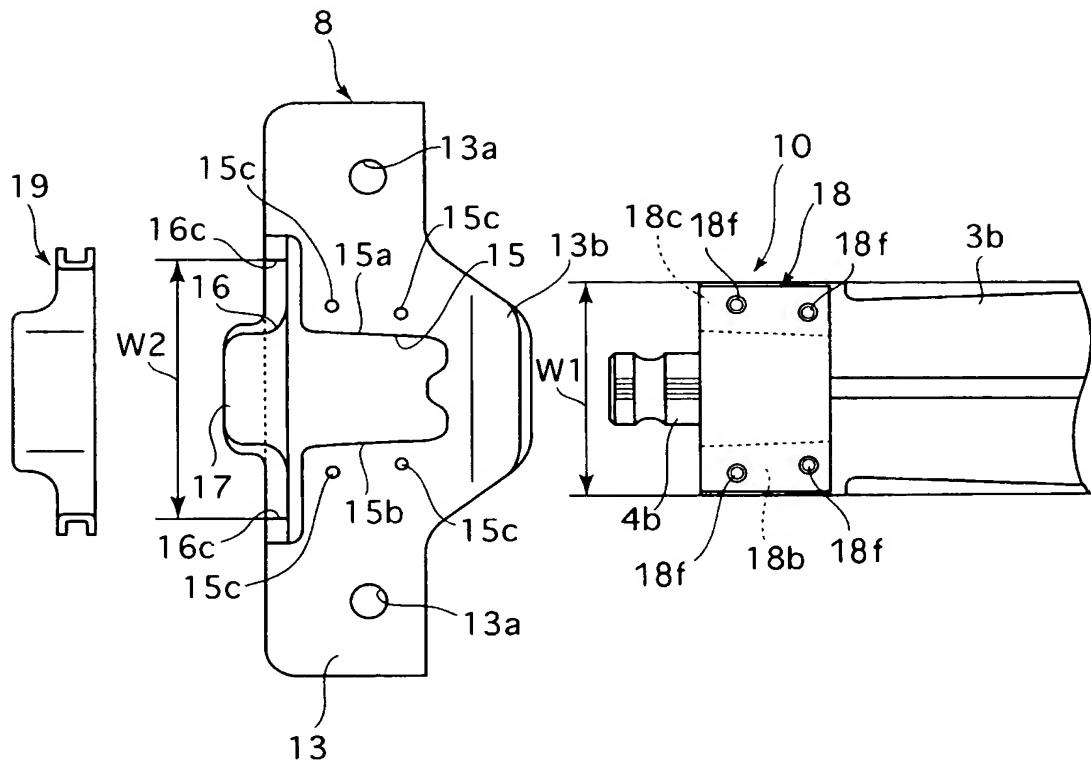
18 …係合部

18 b、18 c …係合溝

19 …ガイド部材

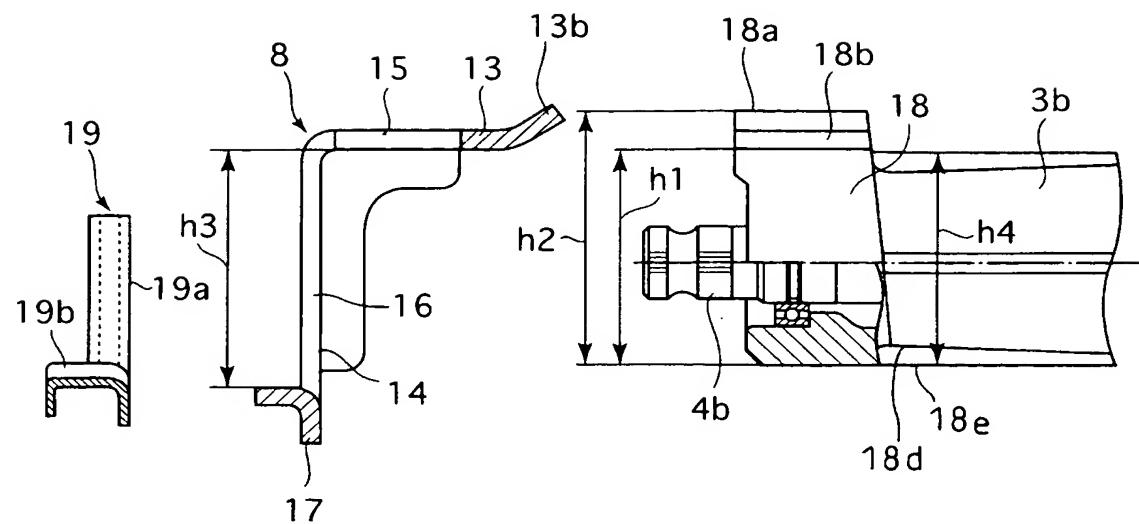
【書類名】 図面

【図1】

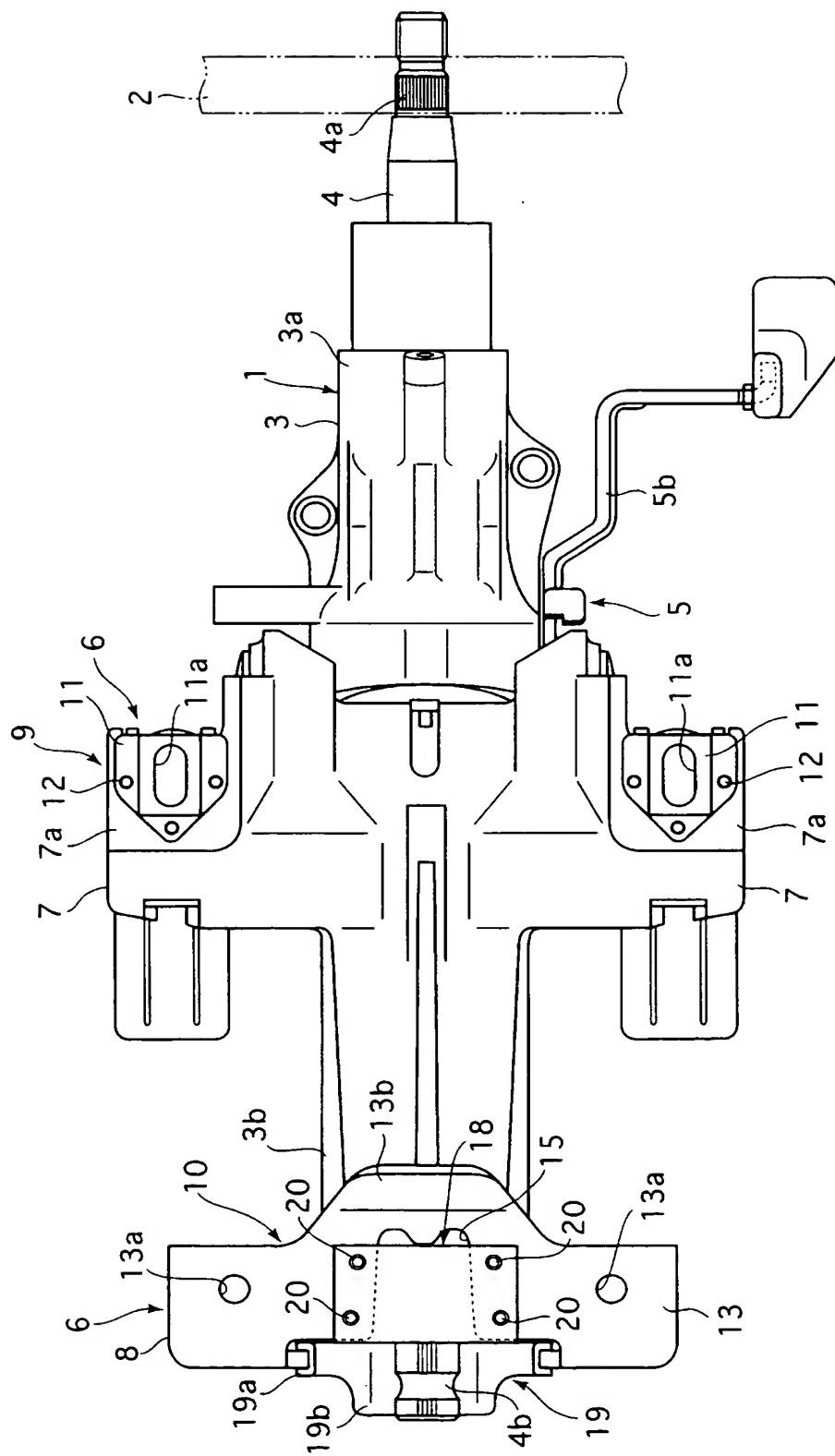


1…ステアリングコラム	8…ロアーブラケット
2…ステアリングホイール	9・10…第1、第2離脱機構
3…チューブジャケット	15…支持溝
4…ステアリングシャフト	15a,15b…両側縁
4a…アッパーハウジング	16…貫通孔
4b…ロアーハウジング	18…係合部
6…支持装置	18b,18c…係合溝
7…アッパーブラケット	19…ガイド部材

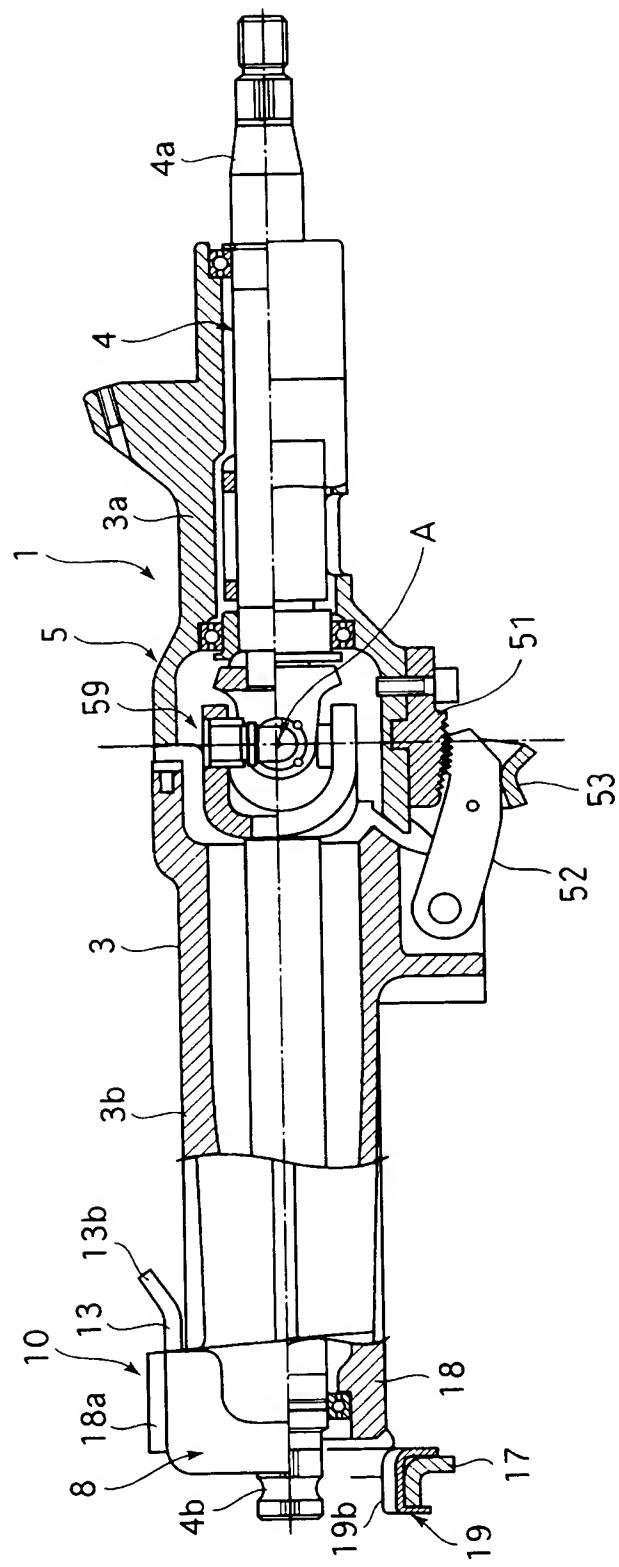
【図2】



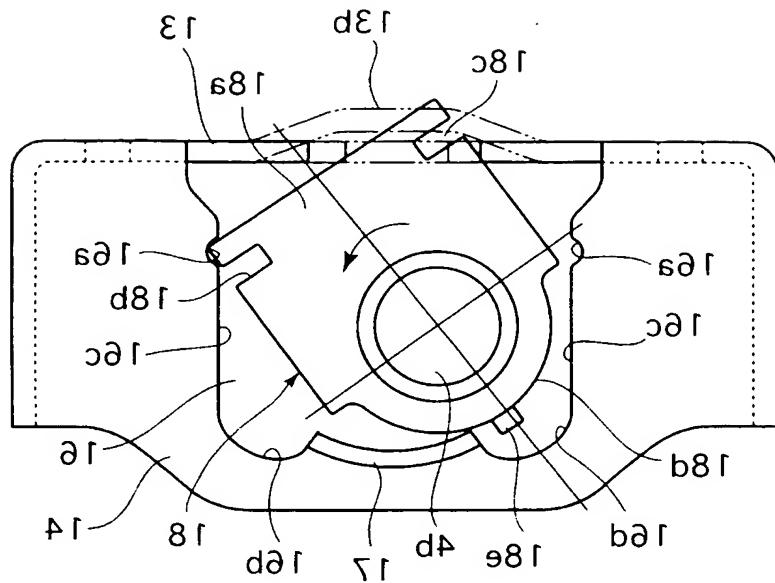
【図3】



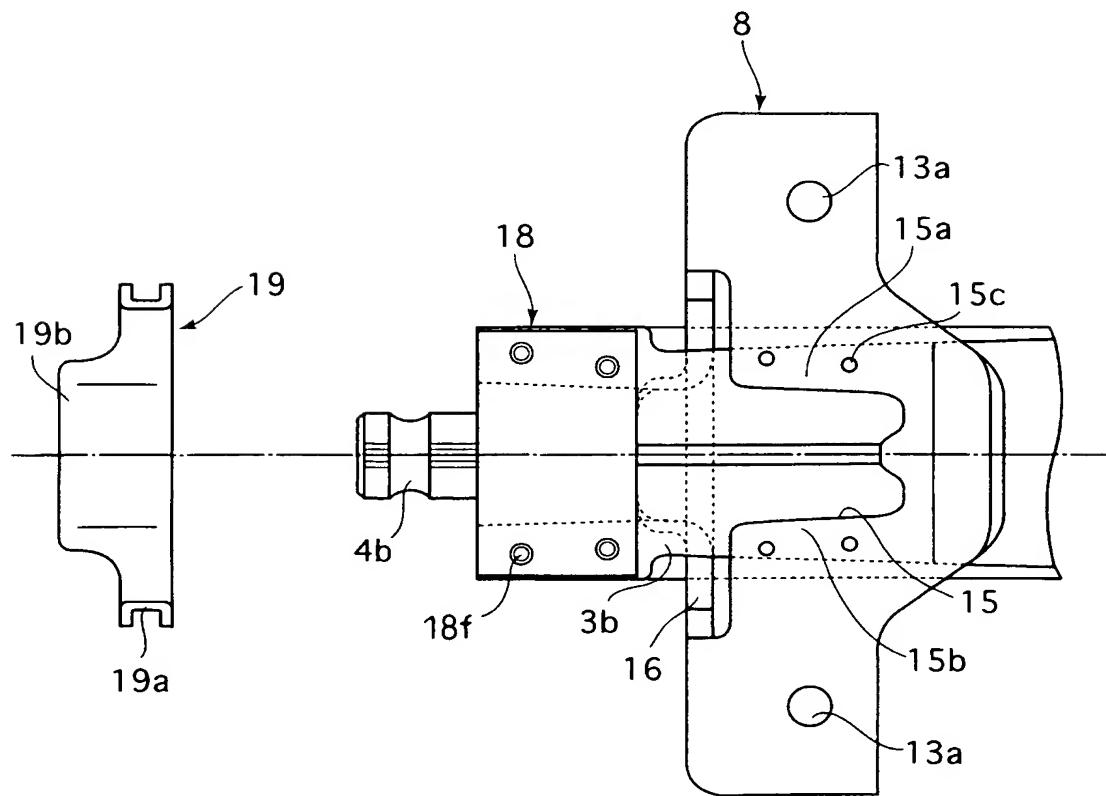
【図4】



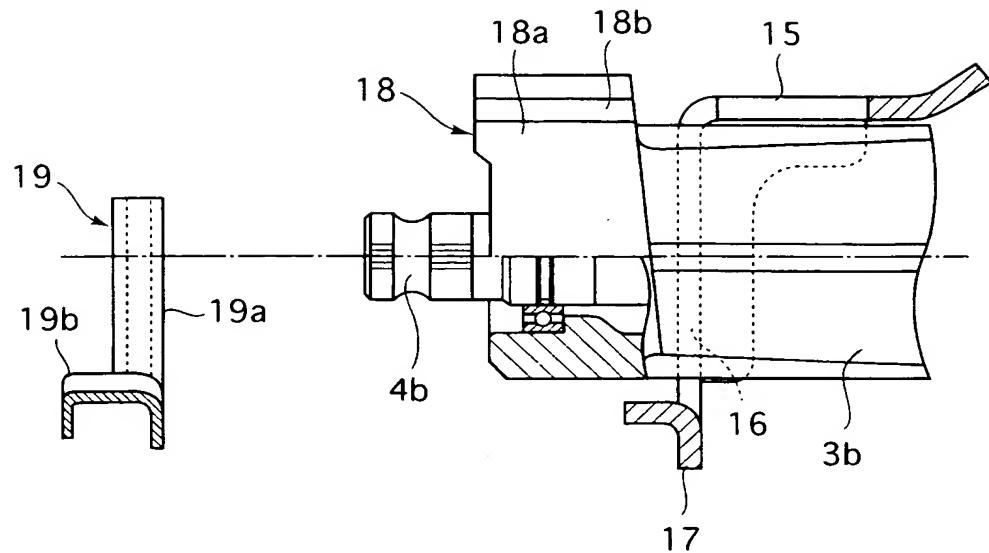
【図5】



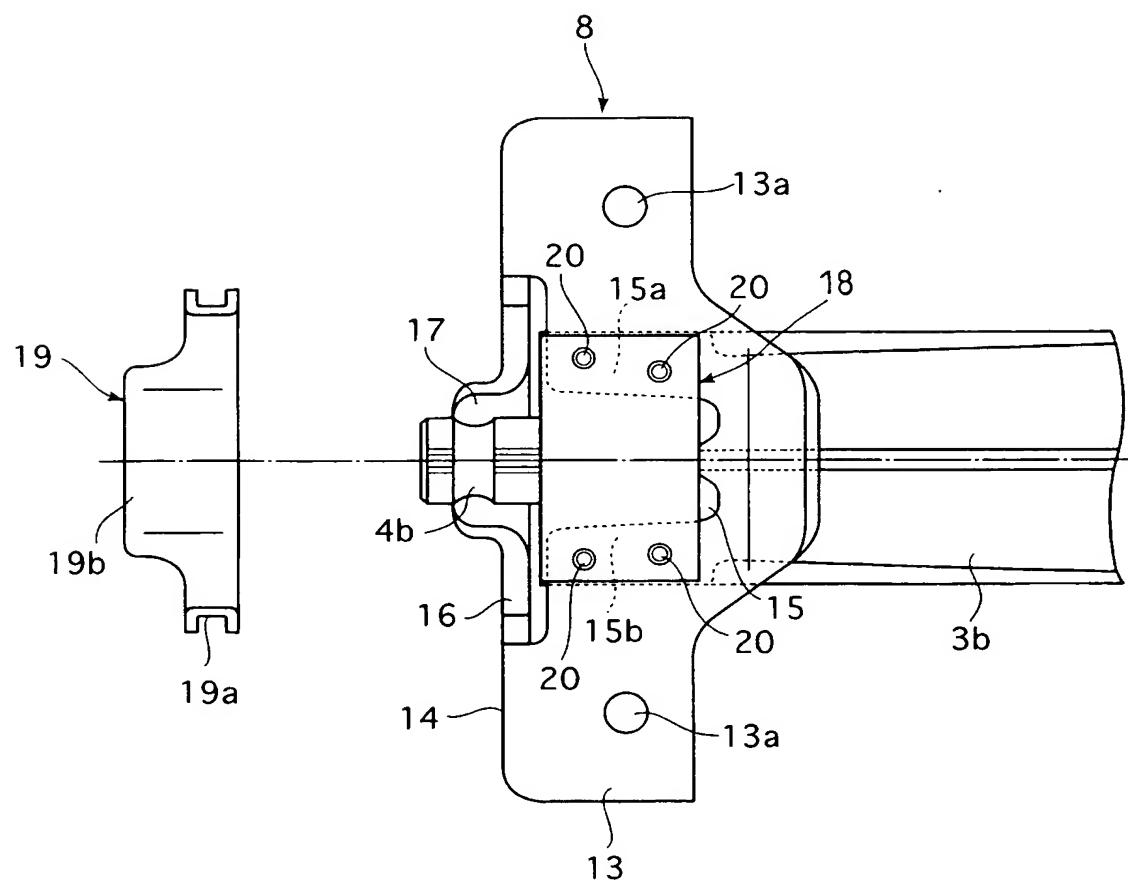
【図6】



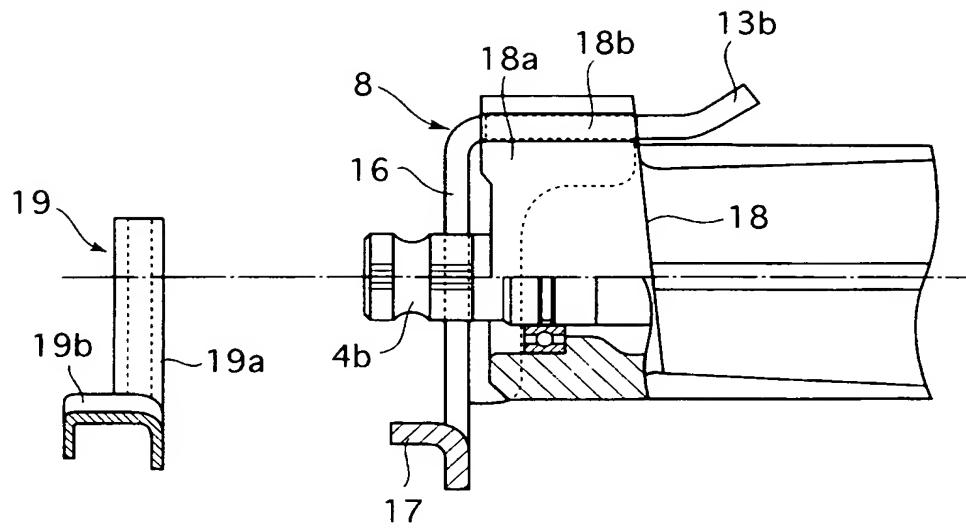
【図 7】



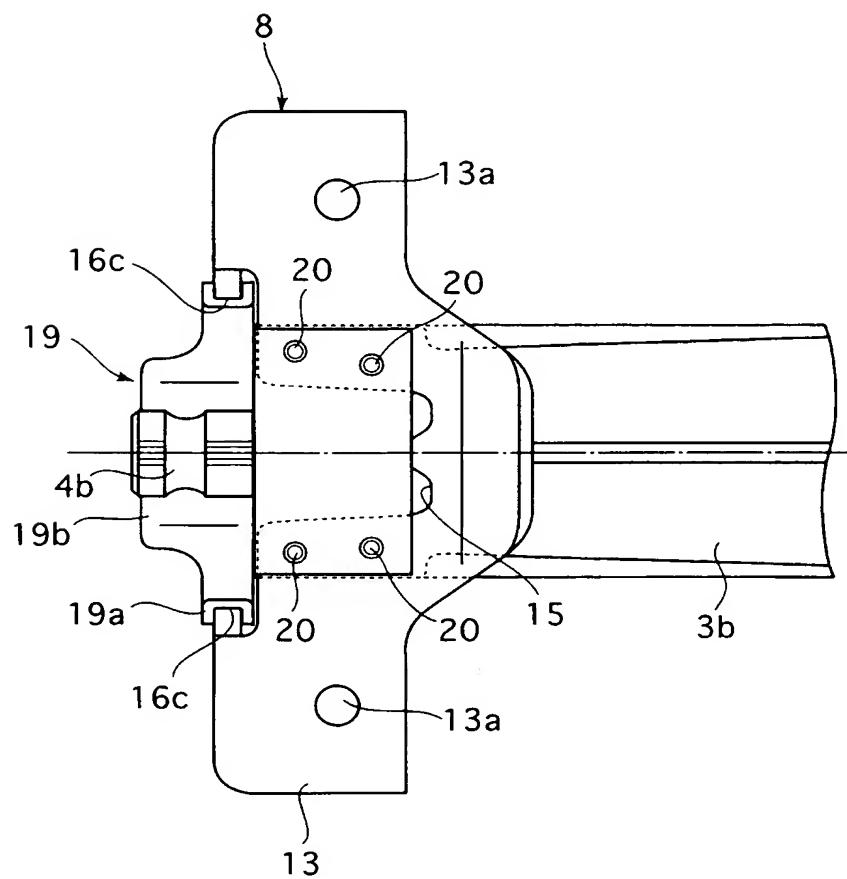
【図 8】



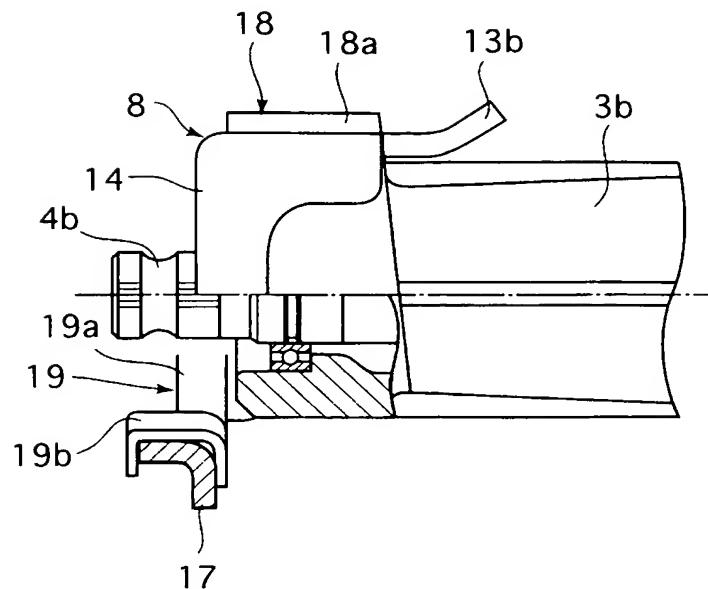
【図9】



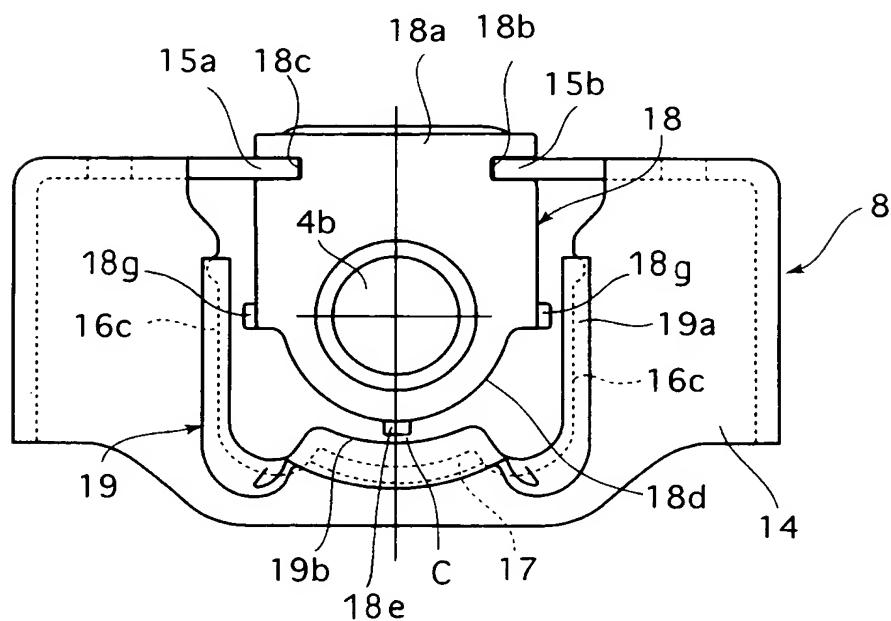
【図10】



【図11】



【図12】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 ステアリングコラムの前方移動時におけるロアーハウジングの下方への脱落が発生してステアリングホイール側が跳ね上がってしまい、乗員をエアーバックに適正位置に当接させることができない。

【解決手段】 車両の衝突時にロアーブラケット8からロアーハウジング3bを前方へスライドさせて離脱させる第2離脱機構10を備えている。第2離脱機構は、ロアーブラケットに貫通形成されて、ロアーハウジング先端部が前方へ抜け出しが可能な貫通孔16と、ステアリングコラムに前方への所定の荷重が作用した際に、ロアーブラケットの支持溝15の両側縁15a、15bへの係合が解除される係合部18と、係合部が貫通孔を通過した際に、係合部の下面18dをガイド片19bの上面に沿って前方軸方向へ摺動案内する合成樹脂製のガイド部材19とを備えている。

【選択図】 図1

特願2002-372751

出願人履歴情報

識別番号 [000237307]

1. 変更年月日 1990年 8月10日
[変更理由] 新規登録
住 所 東京都中央区日本橋本町3丁目1番13号
氏 名 富士機工株式会社

2. 変更年月日 1999年10月 6日
[変更理由] 住所変更
住 所 静岡県湖西市鷺津2028
氏 名 富士機工株式会社